293
27
3/1929
N° 653.968
FRENCH.
M. Lintz
653,968

Fig.

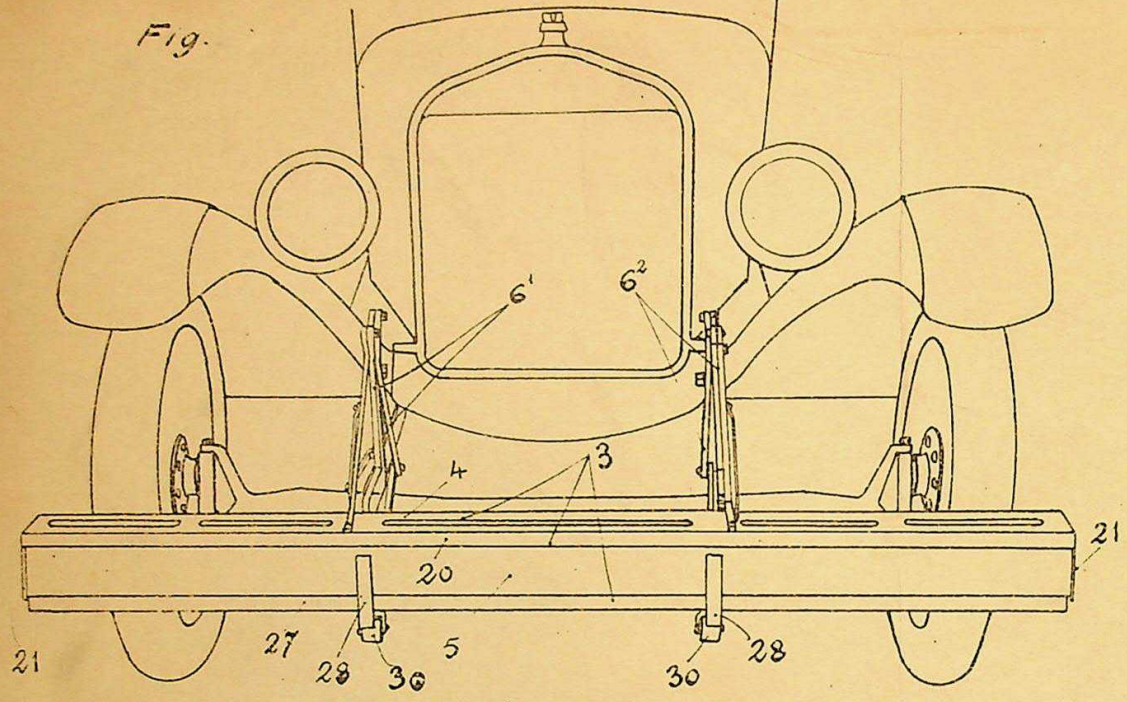


Fig. 3

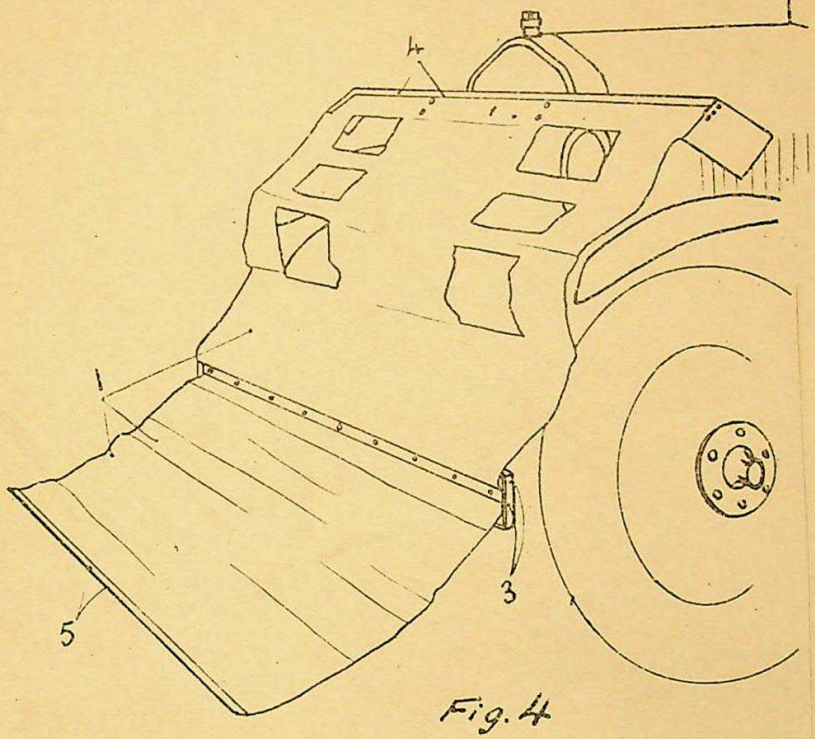


Fig. 2

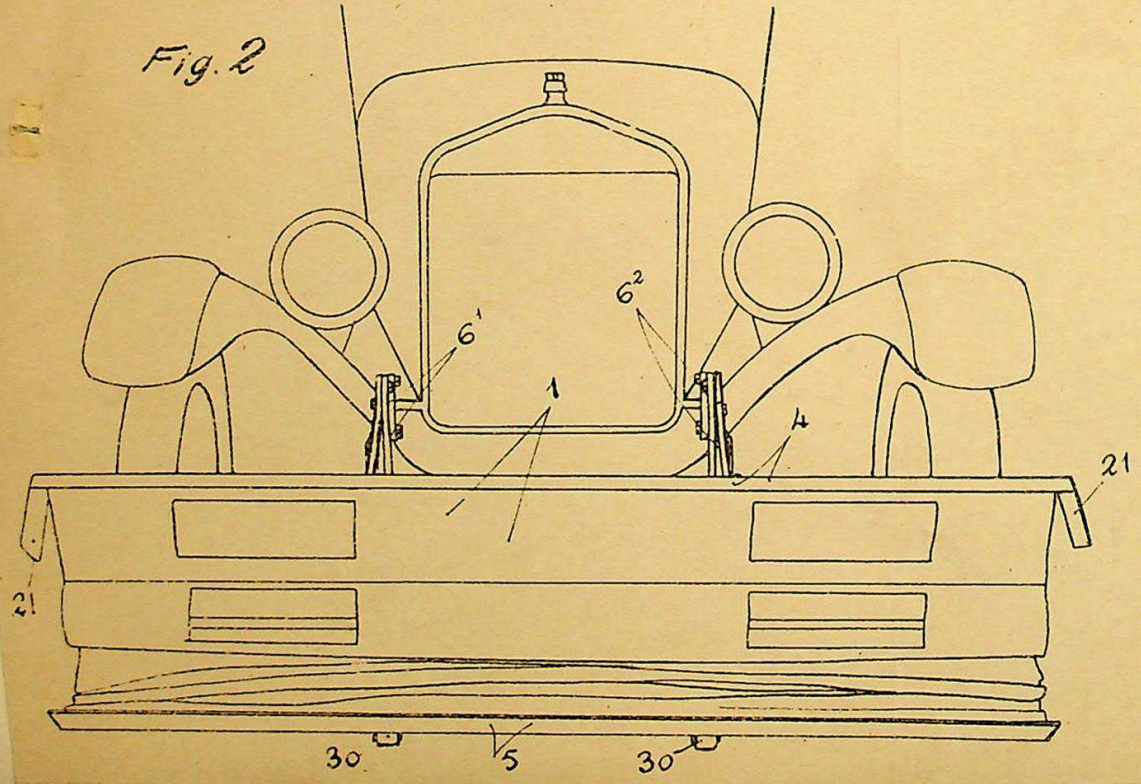


Fig. 4

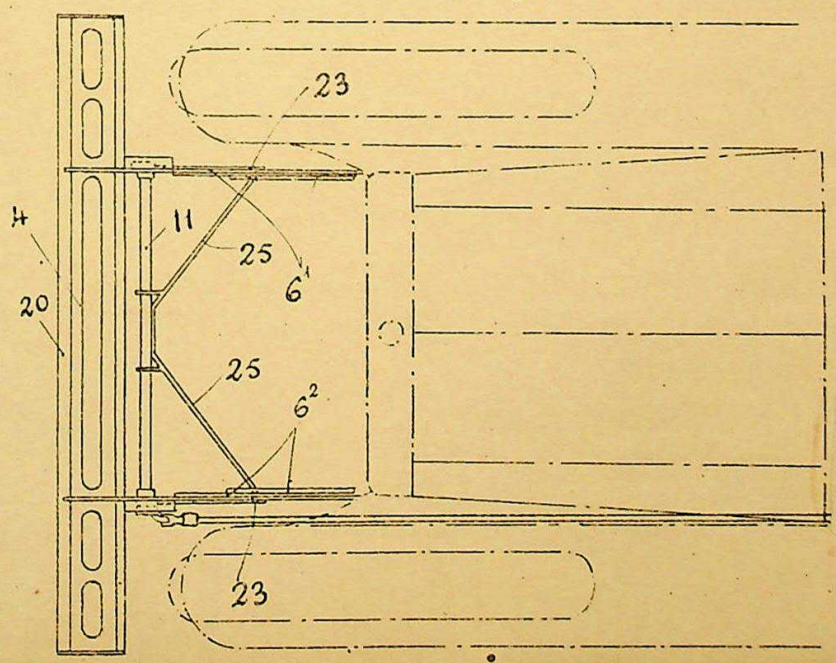


Fig. 5

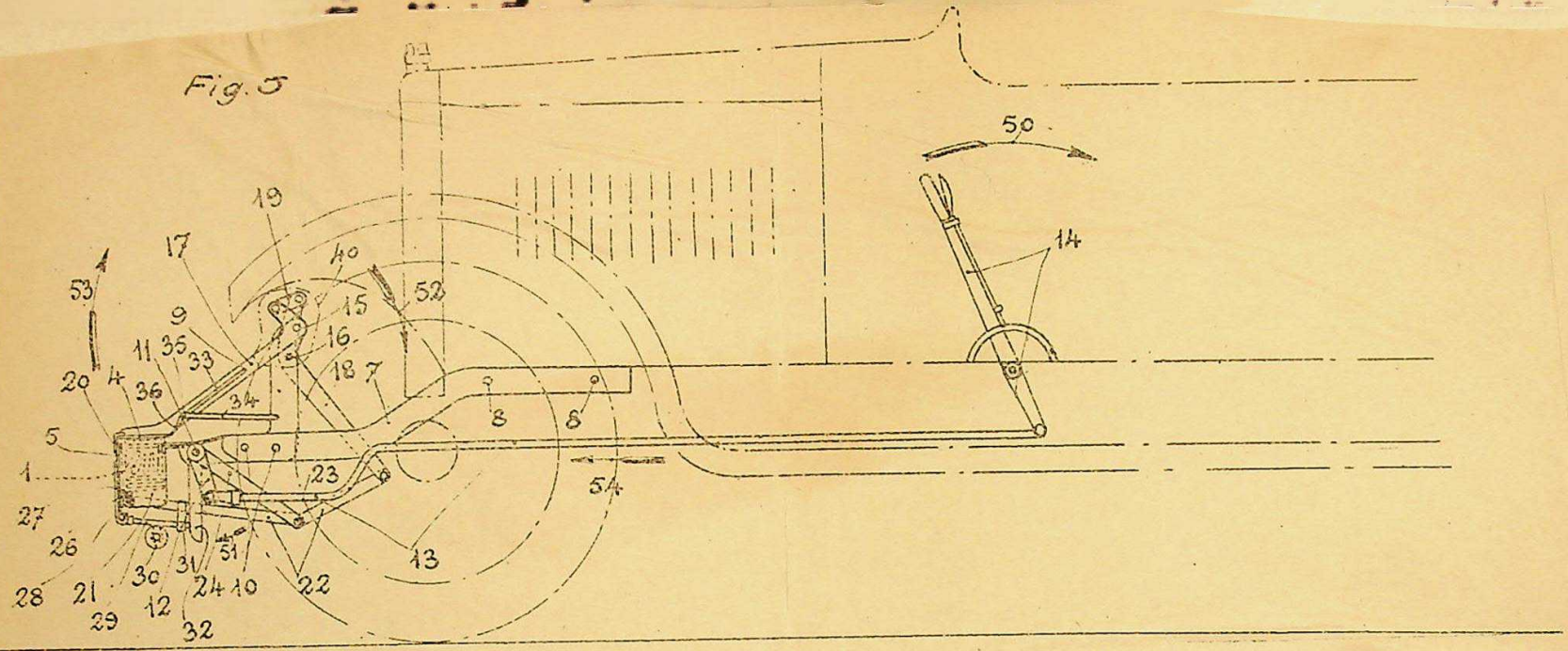
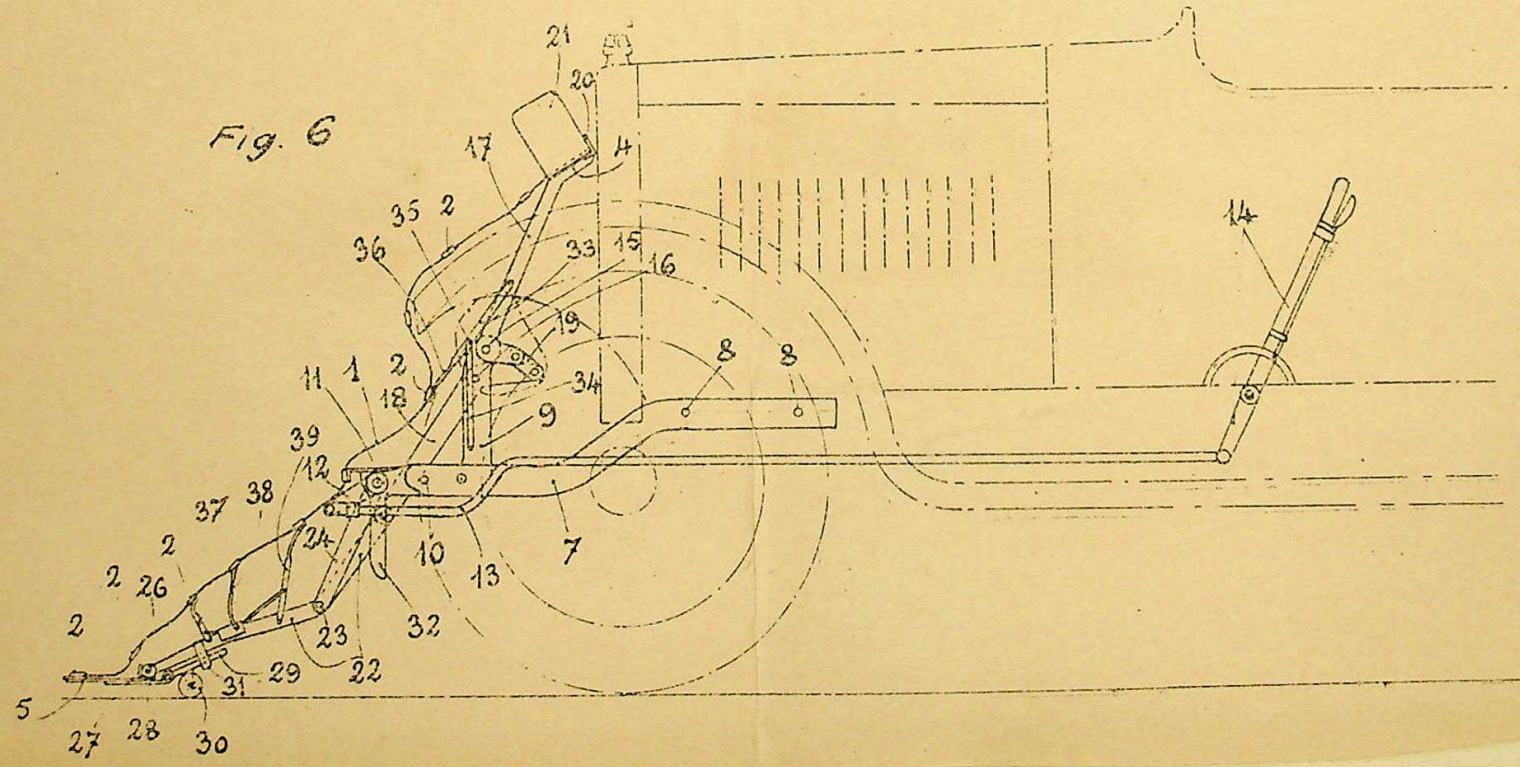


Fig. 6



N° 653.968

M. Lintz

653.968

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 19. — Cl. 4. **N° 653.968**

Appareil de sauvetage pour voitures automobiles ou autres véhicules.

M. Eneas LINTZ résidant au Brésil.

Demandé le 8 mai 1928, à 14h 33m, à Paris.
Délivré le 20 novembre 1928. — Publié le 29 mars 1929.
(Demande de brevet déposée au Brésil le 11 mai 1927. — Déclaration du déposant.)

La présente invention a pour objet un appareil de sauvetage monté à l'avant d'une voiture automobile ou tout autre véhicule et caractérisé par ce que cet appareil est constitué par une toile pouvant se replier dans un coffre et présenter ainsi l'aspect d'un pare-choc.

L'appareil de sauvetage peut se déplier sous l'action de leviers multiples à commande électrique, hydraulique ou mécanique, cette commande étant placée dans la voiture automobile près du conducteur.

L'appareil de sauvetage déplié devant la voiture automobile peut alors happer un piéton qui se trouve sur sa route et éviter ainsi à celui-ci qu'il ne passe sous les roues de la voiture.

L'invention s'étend à d'autres caractéristiques ci-après décrites et à leurs diverses combinaisons :

Un appareil de sauvetage conforme à l'invention est représenté à titre d'exemple sur les dessins ci-joints dans lesquels :

Les fig. 1, 2 et 3 sont trois vues en perspective d'une voiture automobile munie d'un appareil de sauvetage et montrant respectivement l'appareil fermé, en cours d'ouverture et ouvert.

Les fig. 4 et 5 sont une vue en plan et une vue de côté de l'appareil fermé.

La fig. 6 est une vue de côté de l'appareil ouvert.

L'appareil de sauvetage est constitué essentiellement par une toile 1 sur laquelle sont fixées transversalement des traverses 2 en bois par exemple.

La toile 1 est fixée en son milieu sur la paroi arrière d'un coffre 3, ses extrémités sont fixées d'une part sur le couvercle 4 du coffre 3 et d'autre part sur la cloison avant 5 de ce même coffre.

La paroi arrière du coffre 3 est fixée par sa cornière sur des barres d'appui portées par les longerons du châssis de la voiture automobile.

De plus des mécanismes 6^1, 6^2 commandent l'ouverture du coffre 3 et le déploiement de la toile 1; ces mécanismes sont constitués de la manière suivante :

Deux barres d'appui coudées 7 sont fixées aux longerons du châssis par des boulons 8; à la partie avant des barres 7 sont montées deux autres barres coudées à angle droit et fixées aux barres 7 par des boulons 10.

Le levier horizontal des barres 9 sert de support à un essieu 11 entraînant la rotation des mécanismes 6^1, 6^2. La rotation est assurée par une bielle 12 montée à l'une des extrémités de l'arbre 11 et actionnée

Prix du fascicule : 5 francs.

au moyen d'une barre 13 qui reçoit son mouvement d'un levier 14 à crans d'arrêt placé dans la voiture à côté du conducteur.

Le levier vertical des bras 9 porte les axes de rotation 15 et 16 sur lesquels sont articulés respectivement les bras coudés 17 et 18 qui sont reliés l'un à l'autre à leurs parties supérieures par une barre d'articulation 19.

D'une part le bras 17 est fixé sur le couvercle 4 du coffre 3, ce couvercle étant constitué par une tôle bordée par une cornière 20; cette tôle porte à chacune de ses extrémités des pattes en tôle 21 destinées à former les côtés latéraux du coffre 3.

Le bras 18 est articulé à l'extrémité d'un levier coudé 22 articulé en 23 à l'extrémité d'un bras 24 tournant sur l'essieu 11.

De plus l'essieu 11 porte des bras 25 (fig. 4) dont les extrémités viennent se loger sur l'axe 23 entraînant ainsi les leviers 22 et le bras 24 dans leur rotation autour de l'essieu 11.

D'autre part le levier 22 est articulé à son extrémité antérieure sur une oreille 26 portée par une cornière 27 fixée sur la tôle formant la paroi avant 5 du coffre 3.

La paroi avant 5 porte deux pattes 28 sur lesquelles sont articulées l'extrémité de coulisseaux 29 portant une roulette 30, ces coulisseaux peuvent se déplacer dans un prolongement 31 fixé aux leviers 22, l'extrémité libre des coulisseaux 29 vient prendre appui lorsque l'appareil est fermé sur des prolongements inférieurs 32 des barres 9; ce dispositif a pour but de maintenir la paroi avant 5 du coffre 3 dans la position verticale de sorte que la cornière 20 du couvercle 4 vient reposer sur le champ de la tôle formant la paroi 5 et ferme ainsi le coffre 3.

Des guides 33, 34 articulés sur les barres 9 et les bras 17 portent à leur point de jonction 35 un doigt 36 fixé à la toile 1 et aidant au déploiement de cette toile; de même des guides articulés 37, 38 et 39 (fig. 6) relient la toile 1 par les barres 2 au levier 22 sur lesquels ils sont articulés, de sorte que lors du déploiement de la toile 1 les guides 33, 34, 37, 38, 39 maintiennent les barres 2 et la toile 1 dans une position telle qu'elle soit maintenue à une certaine distance des organes rigides de la voiture automobile, tels que phares, garde-boue et radiateurs, etc. et amortit ainsi la chute du piéton sur cette toile.

En outre, des plaquettes de garde 40 couvrent les articulations 15 et 16 des leviers 17, 18 sur les barres d'appui 9.

L'appareil de sauvetage ainsi constitué fonctionne de la manière suivante :

Lorsque la voiture est en ordre de marche et telle qu'elle est représentée sur les fig. 1 et 5, le coffre 3 est fermé et la toile 1 est repliée à l'intérieur de ce coffre comme il est bien visible sur la fig. 1.

Si un piéton se présente sur la route devant la voiture automobile et si le conducteur juge qu'il lui est impossible de l'éviter, ni d'arrêter sa voiture, il lui suffira d'ouvrir l'appareil de sauvetage et de l'amener dans la position des fig. 3 et 6 en agissant sur le levier 14 dans le sens de la flèche 50.

Le levier 14 entraîne la barre 13 dans le sens de 54 ce qui a pour effet de faire tourner la bielle 12 et l'essieu 11 dans le sens de 51.

Dans sa rotation, l'essieu 11 entraîne les bras 25 qui lui sont solidaires et qui font par suite tourner les axes 23 autour de l'essieu 11 entraînant ainsi les leviers 22 guidés par les bras 24.

Dans leur déplacement les leviers 22 entraînent d'une part les bras 18 qui tournent sur leurs axes 16 dans le sens de 52, tandis que d'autre part ils poussent sur les oreilles 26 de la paroi avant 5 ce qui fait basculer cette paroi vers le bas en dégageant les coulisseaux 29 des butées fixes 32; la tôle de la paroi avant 5 vient reposer sur le sol dans la position horizontale par ses roulettes 30.

Pendant le déploiement de la partie inférieure des mécanismes 6^1, 6^2, les leviers 18 dans leur rotation suivant 52 ont entraîné la barre d'articulation 19 qui elle-même a fait pivoter le bras 17 autour de son axe 15 suivant la flèche 53. Le couvercle 4 fixé aux bras 17 les a suivis dans leur déplacement.

Il résulte donc de la rotation des mécanismes 6^1, 6^2 autour de l'essieu 11, qu'on

assure l'ouverture du coffre 3 et par suite le déploiement de la toile 1 qui vient recouvrir tout l'avant de la voiture de telle sorte que si un piéton se présente devant cette voiture en marche, il sera happé par l'appareil développé et sera transporté étendu sur la toile 1.

Le conducteur pourra alors arrêter sa voiture et dégager le piéton de l'appareil.

L'appareil pourra être remis aisément à sa position première en agissant sur le levier 14 en sens inverse de 50.

Les mécanismes 6^1, 6^2 tourneront autour de l'essieu 11 et ramèneront l'appareil à la position de fermeture représentée sur les fig. 1 et 5.

On réalise ainsi un appareil de sauvetage pour voiture automobile facilement transformable en pare-choc ne nuisant pas à l'esthétique de la voiture.

RÉSUMÉ.

L'invention s'étend spécialement aux caractéristiques ci-après et à leurs diverses combinaisons :

1° Appareil de sauvetage monté à l'avant d'une voiture automobile ou tout autre véhicule et caractérisé par ce que cet appareil est constitué par une toile pouvant se replier dans un coffre et présenter ainsi l'aspect d'un pare-choc.

2° Une variante caractérisée par ce que l'appareil de sauvetage peut se déplier sous l'action de leviers multiples à commande électrique, hydraulique ou mécanique, cette commande étant placée dans la voiture automobile près du conducteur.

3° Une forme de réalisation d'un appareil de sauvetage suivant l'invention caractérisée par ce que :

a. La toile est fixée en son milieu sur la paroi arrière d'un coffre, ses extrémités sont fixées d'une part sur le couvercle et d'autre part sur la cloison avant de ce coffre.

b. Des mécanismes commandent l'ouverture du coffre et le déploiement de la toile.

4° Une variante caractérisée par ce que les mécanismes sont constitués par des leviers articulés tournant en sens contraire autour d'un même essieu.

5° Les mécanismes sont actionnés à l'aide d'un levier placé dans la voiture automobile près du conducteur.

LINTZ.

Par procuration :

Émile Bert.

Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'Imprimerie Nationale, 27, rue de la Convention. Paris (1er).